

ANDRÉ CITROËN

CHRONIQUE TECHNIQUE

N° 9

CORRECTEUR D'AVANCE A L'ALLUMAGE

Nous vous rappelons ci-dessous quelques conseils concernant l'utilisation du correcteur d'avance à l'allumage et les avantages de ce dispositif qui figurent déjà dans l'annexe N° I du Plan de Campagne "Caractéristiques Techniques des Nouveaux Châssis 8 - 10 - 15" et sur lesquels nous tenons à attirer à nouveau votre attention.

Nous profitons de cette Note pour vous signaler que nous avons fait établir un papillon de pare-brise précisant à la clientèle les conditions d'utilisation de ce dispositif.

Le rôle du correcteur d'avance est de :

I - Permettre des départs à froid faciles et améliorer les mises en action (mettre beaucoup d'avance).

II - Permettre de corriger les imperfections de l'avance automatique de la façon suivante :

1° - L'avance doit varier avec la température ambiante, elle doit être plus faible en été qu'en hiver et doit être également un peu plus faible le soir ou la nuit.

2° - L'avance à plein gaz doit être un peu plus grande aux reprises qu'en côte.

3° - Avec admission réduite, à faible allure, il faut une avance beaucoup plus grande qu'à plein gaz, c'est-à-dire plus grande que celle que donne l'avance automatique.

III - Permettre d'obtenir le point d'avance optimum dans les différents cas, suivant l'état du moteur (calamine, étanchéité, etc...).

IV - Permettre d'utiliser dans les meilleures conditions de rendement les essences antidétonnantes qui présentent souvent des avantages notables.

Nous vous demandons de faire l'éducation de la clientèle en lui précisant bien les conditions d'utilisation de ce nouveau dispositif. Il convient de lui faire ressortir qu'une mauvaise utilisation du correcteur entraîne les inconvénients suivants :

1° - Avec avance insuffisante : moteur mou, consommation exagérée, échauffement.

2° - Avec avance exagérée : cliquetis ou seulement fonctionnement dur.

REGLE GENERALE :

1° - En marche sur route : utiliser l'avance à la limite du cliquetis.

2° - Au ralenti (vitesse inférieure à 15 K. à l'heure en prise) marcher avec un léger retard.

3° - Au point fixe : si on laisse tourner le moteur à l'arrêt le retard fait diminuer notablement la consommation et procure un silence de fonctionnement absolu.